उसको पूरी मिले और जो बीड़ी वर्कर बीड़ी बनाता है उसके लिये कोई और रास्ता निकाला जाये जिससे उसको वहां पर एम्प्लोयमेंट मिल सके। इस बारे में लोगों से भी बात करें। तो उसका कोई मसौदा आपने तैयार किया है या नहीं किया है और अगर करने जा रहे हैं तो प्रतिबंधात्मक कानून बनाने से पहले और पास करने से पहले मैं यह जरूरी समझता हूं। क्या सरकार इस पर गौर फरमायेगी ?

SHRI PABAN SINGH GHATOWAR: Mr. Chairman, Sir, there is a Committee of Secretaries which is going into all these details. They are in consultation with the Ministry of Labour, the Ministry of Agriculture and have suggested to the Agriculture Ministry to see that alternative crops are suggested for gradual reduction of tobacco cultivation in our country. All these things are taken into consideration by the Committee of Secretaries. They are dicussing with the Labour Ministry and the Agriculture Ministry to give more importance to.. (*Interruptions*). They have to swith over to other cultivations gradually. Immeiately, with advetisement ban, I do not think the cultivation of tobacco is going to stop. There should be a process to have a gradual shift from tobacco to other cultivations. We have started discussions with the Agriculture Ministry. Definitely, the Government will look into the problems of the workers. It becomes the responsibility of the Government to see that those who are involved in the industry are also gainfully employed in cultivation of other crops. (*Interruptions*).

MR. CHAIRMAN; He has said the Government will look into it. *Interruptions*). It is not an easy question to solve. Question No. 103.

Railway Technical Assistant Agreement with UNDP

*103. SHRI SUNDER SINGH BHANDARI: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) what are the details of the technical assistance agreement arrived at with the UNDP?

(b) what improvements are expected in the working of the Indian Railways?

(c) How much will be the additional cost for upgrading the infrastructure of the Railways?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFER SHARIEF): (a) to (c) statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

(a) The technical assistance agreement arrived at with UNDP for the project in the area of rail infrastructure is for development of competence of Indian Railways in upgrading rail infrasructure for greater throughput. The duration of the project is three years. UNDP will provide US dollar 974000 as outright grant for training of Indian Railway Officers abroad and by foreign experts in India and some measuring equipment.

(b) Knowledge and expertise gained by process of learning in the project will be utilised to solve identified problems in a pilot section so as to improve the quality and reliability of the track and bridges.

(c) The experience gained in solving identified problems in the pilot section under the UNDP assisted project will help in determining the inputs and costs of upgradation to achieve greater throughput on the existing infrastructure.

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : सभापति जी, जो स्टेटमेंट मंत्री महोदय ने दिया है, उसमें एक बहुत ही जनरल रिमार्क है—"

development of competence of Indian Railways in upgrading rail infrastructure for greater throughput.

मैं जानना चाहता हूं कि आज तक रेलवे ने जो क्षमता प्राप्त की है उससे आगे आप कौन सी चीज प्राप्त करना चाहते हैं, आप इसको स्पष्ट रूप से बताने की कृपा करें क्योंकि इन चीजों

की ट्रेनिंग होने वाली है और ट्रेनिंग के लिये ये पैसा है। अब ट्रेनिंग हिन्दुस्तान में दी जाती है और बाहर भी। तो अब कौन सी चीज एडीशनल या कौन सा ज्ञान आप प्राप्त करना चाहते हैं ? अगर हिन्दुस्तान में ही उसकी ट्रेनिंग दी जा सकती है एक्सपर्ट्स को बुलाकर, तो यहां से बाहर हम ट्रेनीज को क्यों भेजें? इसका खुलासा मुझे चाहिए।

माननीय, मैं यह कहना चाहता हूं कि आप इसको लागू करना चाहते हैं किसी एक प्रोजेक्ट पर तो क्या प्रोजेक्ट आईडेंटिफाई हो गया है। वहां क्या तकलीफें हैं क्योंकि जब तक ये प्राजेक्ट और उसकी आज की परिस्थिति तय नहीं होती, तब तक ट्रेनिंग किस चीज की चाहिए ? किस बात में भारतीय रेलवे में आज कमी पाई जा रही है और फिर वह ट्रेनिंग विदेशों में देने की क्या जरूरत है.... **(व्यवधान)**

MR. CHAIRMAN: Please sum it up as a question.

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : इन बातों का खुलासा मुझे चाहिए।

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Sir, this has been the policy. Actually, it is an outrigrt grant from the UNDP which is not returnable. It has got no interest. This will help us to get assistance, a technical assistance package comprising training abroad, service of international experts and procurement of certain crucial equipment. This is because of the modernisation going on in various technologies all over the world. Every country certainly needs upgradation of technology in slch a situation.

श्री सुन्दर सिंह भंडारी :आईडेंटिफिकेशन तो नहीं हुआ उनका। आज कौन सी टेक्नोलाजी की जरूरत है ?

Particularly, this is on the civil engineering side.

कौन सी चीज है ऐसी जो अभी तक हिन्दुस्तान की रेलवे बनाने में असमर्थ है ? आखिर वही चीज तो आप लेना चाहेंगे। तो क्या उसका आईडेंटिफिकेशन हुआ है कि कौन-सी चीज ऐसी है जो हम यहां नहीं नहीं कर पा रहे हैं और जिसको करने के लिये ट्रेनिंग की जरूरत है या विदेशों की मदद की जरूरत है।

श्री सी०के० जाफ़र शरीफ़ : यह नहीं है कि जहम असमर्थ हैं। हमारे पास काफी अनुभव है। हम यह सिर्फ अपने लिए नहीं कर रहे हैं। हम विदेशों में दूसरे देशों के डेवलपमेंट के काम में भी हिस्सा ले रहे हैं। इसमें जहां तक लोडिंग फैक्टर है, ज्यादा लोड ले जाने वाला, तो अभी हमारे यहां 9,000 टन तक भी हम कैरी कर सकते हैं। आगे आने वाले समय में जब ट्रैफिक ग्रोथ बढ़ेगी, जिसको ज्यादा मात्रा में ले जाने की जरूरत है, उसके लिए किस तरह से टेक्नॉलॉजी अपग्रेडेड हो सकती है, किस तरह से मैनपावर को ट्रेनिंग दी जा सकती है, क्या इनपुट्स की जरूरत पड़ती है, उसके लिए ट्रेनिंग की यह सुविधा है।

MR. CHAIRMAN: Is this your second supplementary?

SHRI SUNDER SINGH BHANDARI: Yes, Sir.

आपने अनुभव किया है कि ज्यादा माल ढोने की इस दौड़ में बहुत लंबी माल गाड़ियां चलाकर आप एक्सीडेंट्स बढ़ा रहे हैं और अब आपने नया इंजन भी बनाया है जिसके लिए पूरे ट्रैक को बदलने की जरूरत होगी। क्या यही एक रास्ता है कि एक ही समय में बहुत लंबी गाड़ी पर बहुत माल ढोकर माल एक जगह से दूसरी जगह पहुंचाया जा सकता है, जिसमें एक्सीडेंट्स का रिस्क ज्यादा होता है ? क्या इन सब बातों को इसलिए हम अपने ऊपर लाद रहे हैं कि हमने एक ऐसे इंजन को बनाने का सौदा कर लिया है ? उसके लिए ट्रैक बदलने हैं, फिर लंबी रैंक्स बदलनी हैं और इसी के लिए इस सारे रुपये का इस्तेमाल करने की योजना बनाई है या इसके पीछ और भी कोई मंशा है ?

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Sir, acutally, this has nothing to do with the purchase of locomotives. He is trying to link it up with something else. So far as the long trains are

concerned, we must understand the growing responsibiilty of traffic. If you want to carry more traffic and meet the requirement of the future development there is no other alternative. It is a new concept which came in 80's—Jumbo rake system, the multiple engines and the bulk traffic from one end to the other. These are the new concepts which developed in 80's when I was the Minister of State for Railways. One has to keep on having innovatives ideas to acquire new technology and upgrade it according to the projection of traffic. This has got nothing to do with the equipment being purchased. Whatever is necessary to run the system efficiently ond meet the requiremnts of development of the country, one has to do it.

MR. CHAIRMAN: Shrimati Sarala Maheshwari. It is obvious that we must have a new technology. Everywhere, the Railways are highly technical. (*Interruptions*)

SHRI SIKANDER BAKHT: Sir, it is not only a change in technology that is required, but a change in track is also required. (*Interruptions*)

SHRIMATI SARALA MAHESHWARI: Let me ask a question.

माननीय सभापति महोदय, मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहती हूं कि भारतीय रेलवे की तकनीकी क्षमता को बढ़ाने के लिये यू०एन०डी०पी० के साथ आपने जो करार किया है, क्या यह सच है कि इस करार से भारतीय रेलवे की यात्री रेलगाड़ी की क्षमता 160 किलोमीटर प्रति घंटा हो जाएगी और क्या यह भी सच है कि इसी उद्देश्य के लिए ए.बी.बी. से, स्विटजरलैंड की उस कम्पनी से लोकोमोटिव खरीदे गये थे? तो मैं यह जानना चाहती हूं कि यू.एन.डी.पी. से जो करार किया गया है, क्या इस करार में इस ए.बी.बी. कम्पनी की ओर से कोई मध्यस्थता की गयी थी और क्या यह भी सच है कि ए.बी.बी. से जो लोकोमोटिव खरीदे गये हैं, वह लोकोमोटिव भारतीय जब कारखाना बनाने शुरू करेंगे, दस वर्षों बाद हमारा क्लियरेंज वह लोकोमोटिव बनाना शुरू करेगा? यानी टेक्नॉलॉजी ट्रांसफर, तकनीकी हस्तांतरण की जो बात कर रहे हैं, वह दस बरस बाद होगी? यानी जब नौ-दस वर्ष के अन्दर टैक्नोलौजी ओब्सोलीट हो जाती तब दस वर्षों के अन्दर हमारे यहां स्वदेशी लोकोमोटिव का निर्माण होता है। इस तरह मैं जानना चाहती हूं कि इस करार की प्रासंगिकता क्या है और यू.एन.डी.पी. के साथ करार करने में आपकी ए.बी.बी. की क्या मध्यस्थता रही है और यह किस हद तक हमारे रेलवे की तकनीकी में सहायक होगी?

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Sir, there is no question of ABB mediating in this agreement. We are also part of UNDP. It is not an unusual thing. It is not something different. Wherever technology takes new dimensions, it is but natural that developing countries and under-developed countries look to such opportunities to acquire that technological knowledge, and, therefore, it has also become necessary to train the manpower. As the Member rightly said, it is true that we are going to upgrade our tracks to carry traffic at a speed of 160 kms. That is our objective. I entirely agree with it, but this has nothing to do so far as the ABB is concerned.

MR CHAIRMAN: Shri Jalaludin Ansari....(*Interruptions*)...

SHRI C K. JAFFER SHARIEF: Right now, those efforts are going on. I do not think that will take ten years... (*Interruptions*) ....

SHRIMATI SARALA MAHESHWARI: Mr. Chairman, Sir, what about my second question? It has not been answered. ..(*Interruptions*)..

श्री जलालुदीन अंसारी : सभापति महोदय, मैं भी यह मानता हूं कि हमारे रेलवे में तकनीकी विकास की आवश्यकता है। लेकिन माननीय मंत्री जी ने जो जवाब दिया उसमें यह नहीं बतलाया कि इनके प्रोजेक्ट की क्या स्थिति है और वह कौन सा प्रोजेक्ट लोकर अपने देश के रेल की तकनीकी में विकास चाहते हैं। इन्होंने कहा हम 160 किलोमीटर प्रति अवर की स्पीड वाली गाड़ी चलाना

चाहते हैं लेकिन इनके ट्रैक की हालत यह है कि रोज एक्सीडेंट होते हैं। अभी इन्होंने कहा कि डी०एम०यू० हमने चलाया । वह डी०एम०यू० भी पटना गया के अन्दर बन्द हो गया, फेल हो गया । इस तरह से अगर तकनीकी का इस्तेमाल करेंगे तो उसका कोई लाभ नहीं मिलेगा । इसलिए हम यह जानना चाहते हैं कि आपके माध्यम से कि इनका प्रोजेक्ट है क्या ? हम लोग चाहते हैं कि माडर्नाइजेशन हो, बेहतर बने, नई टेक्नोलोजी का इस्तेमाल हो लेकिन इनके पूरे प्रोजेक्ट का क्या लक्ष्य है यह स्पष्ट नहीं हो रहा है । हम यह जानना चाहते हैं कि इनके प्रोजेक्ट का लक्ष्य क्या है?

[illegible]

Transliteration in Arabic Script.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Sir, what the hon. Member has asked has no relevance to the question. But so far as Patna is concerned, why only a train or a bullock-cart, even a man cannot walk unharmed.

श्री जनेश्वर मिश्र : शुक्रिया । मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि जो यू. एन.डी.पी. के साथ करार हुआ है उस करार के तहत रेल की टेक्नोलोजी के उन्नयन के लिए जो प्रयास सरकार की तरफ से हुआ है, हमारे जो टेक्निकल लोग हैं, उनको ट्रेनिंग देकर के या जैसा माननीय सदस्यों ने सवाल पूछा इंजन और पटरी की क्षमता को बढ़ाने के बारे में, मंत्री जी ने भी कबूल किया कि हमारा लक्ष्य है 160 कि.मी.की रफ्तार पर हमारी रेल चले। यह जो दक्षिण में कोंकण रेलवे लाइन बिछाई गई उसका भी लक्ष्य 160 कि.मी. की रफ्तार से रेल चलाने का था । एक तरफ तो आप करार कर रहे हैं विदेशों से ताकि हमारे यहां तकनीकी लोग आयें, हमारे जो खुद के तकनीकी लोग हैं उनका दिमाग बढ़े, टेक्नोलोजी हमारी बढ़े और दूसरी तरफ जो रेलवे लाइन इस रफ्तार को हासिल करने के लिए बिछाई जाती है वह किसी आपसी विवाद के कारण पूरी की पूरी लाइन का काम ठप्प कर दिया जाता है । यह सवाल अलग से पूछा गया है दूसरी जगह । मैं यह जानना चाहूंगा कि प्रबंध की वजह से जो टेक्नीकल डेवलपमेंट होने वाला है रेल में वह कहां-कहां नुकसान उठा रहा है इसका जवाब मंत्री महोदय को राष्ट्र के सामने देना होगा और इस सदन में भी देना होगा ।

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Sir, I don't think that any project is being stopped except the projects which are in the pipeline, which need clearance from the Planning Commission or funding arrangements. The on-going projects are all in good progress and nothing is stopped. I can assure the country that there is no question of any such anxiety.

श्री जनेश्वर मिश्र : : महोदय, मैंने कोंकण रेल का कार्य रुकने के मुद्दे पर सवाल पूछा है। जिस की रफ्तार 160 किलोमीटर मानी गई थी, वह बिल्कुल ठप्प पड़ा हुआ है। मैं जानना चाहता हूं कि यह कार्य ठप्प क्यों पड़ा हुआ है?

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: I am glad that Mr. Janeshwar Mishra was very clear in his question. So far as the Konkan Railway project is concerned, it is a very unique project and it is keeping pace. There is no question of any delay in the project. If there is going to be some problem—actually we have not come to any problem—it is pertaining to the tunnels. Barring that, all the projects are going on in good speed. If the tunnels also do not create any problem, the project is likely to be completed by the end of March.

*104. [*The question (Shri V. Hanumantia Rao was absent) for answer, vide Col.———infra*]

*105. (*The questions (Shri Kanakshing Mohan Singh Mangrole and Shri Aas Mohammad) were absent) For answer, vide Col.....infra*]

Foreign Companies in the Marketing of Lubricant Oil

*106. SHRI K. RAHMAN KHAN: Will the Minister of PETROLEUM AND NATURAL GAS be pleased to state:

(a) the number of foreign Lubricant Oil Companies which have entered the lubricant oil market in India and their names;

(b) what is their share of Lubricant Oil Market as compared to the Lubricant oil of Government undertakings;

(c) whether the policy of allowing the import of Lubricating oil, has affected the business of public sector oil companies; and

(d) what is the total consumption of Lubricant Oil in India and what is the percentage of the total consumption met by the Public Sector Oil Companies?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF PETROLEUM AND NATURAL GAS (CAPTAIN SATISH SHARMA): (a) to (d) A statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) According to available information, the following foreign lubricating oil companies have entered intended to enter the lubricating oil market in India, either independently or through joint venture with Indian companies:—

1. NYCO
2. FUCHS
3. SHELL INTERNATIONAL
4. CASTROL, UK
5. CALTEX
6. ELF, FRANCE
7. GULF OIL NOC. AUSTRIA
8. ENI, ITALY AND COLLA BIA CHEMICALS, USA.
9. EXXON
10. MOBIL
11. MOTUL
12. PENNZOIL
13. C. ITOH
14. MEINKIN GERMANY
15. IDIMITSU, SINGAPORE,
16. IIP & AN US CO.
17. LIOUIMOLY, GERMANY
18. TOTAL, FRANCE
19. TIDE WATER & MITSUBISHI
20. UNOCAL
21. VALVOLINE

(b) and (c) Th share of the public sector companies in the sale of the lubricants in the country has come down during the last two years and is now about 77 per cent. Share of the private sector companies including the earlier existing foreign companies comes to about 18 per cent. The